

# A volta do trem, cortando a Amazônia

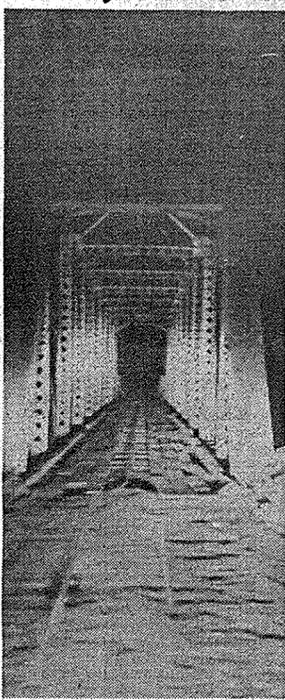
Velhos ferroviários e seus familiares vivem dias de otimismo no Território Federal de Rondônia, ante a perspectiva de verem novamente funcionando a Madeira-Mamoré, a lendária "Ferrovia do Diabo", certamente a obra de construção civil mais trágica de que o Brasil teve conhecimento. O número impreciso de mortes — as estimativas vão de seis a vinte mil —, as dificuldades para transportar a selva Amazônica, as flechadas dos índios, a beribéri, as formigas-de-fogo, tudo parece ter sido esquecido ante a possibilidade do renascimento das vilas criadas nos pontos de parada do trem.

Acusada de anti-econômica, a Madeira-Mamoré foi desativada em 1972, seu patrimônio quase totalmente destruído, colônias agrícolas de boa produção foram abandonadas e a selva cobriu os seus trilhos. Agora, diante da tentativa do governo do Território Federal de Rondônia de reativar os 32

quilômetros iniciais para fins turísticos, foi reaberta a discussão a respeito da recuperação integral dos 366 quilômetros da ferrovia.

Para debater o assunto, a Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional — SPHAN — que tombou o que restou como patrimônio histórico, organizou juntamente com o governo do Território o Seminário da Madeira — Mamoré, realizado no final de novembro passado. Era o que faltava. Os antigos trabalhadores arregaçaram as mangas e partiram para colaborar ativamente, restaurando locomotivas, vagões e recuperando trilhos. Nem mesmo os mais pessimistas têm conseguido arrefecer os ânimos, como se fosse inevitável voltar a ouvir os apitos das velhas maria-fumaças cortando a selva amazônica, levando a vida para uma região onde hoje só existe desalento.

Do enviado especial Carlos Augusto Gouvêa



Uma das pontes da ferrovia

## Uma conta com os trabalhadores

Dos mais de 800 homens que trabalhavam na Estrada de Ferro Madeira-Mamoré na época de sua desativação restam apenas cerca de 150 em Porto Velho, mas mesmo assim, juntamente com seus familiares, eles têm dado vida nova à quase abandonada estação inicial. Ali, tudo se passa como se nada tivesse acontecido e as composições estivessem prontas para novas viagens com destino a Guajará Mirim, atravessando monotamente durante dois dias a selva amazônica, transportando por 366 quilômetros cargas e passageiros ao longo do rio Madeira, até as margens do seu afluente Mamoré.

A esperança de ver realizado o sonho de reativar a ferrovia veio, principalmente, do seminário sobre a estrada de ferro, e a consequência já visível foi a restauração de um dos três imponentes galpões da oficina de manutenção, da velha locomotiva "doze" e dos primeiros trilhos de ferro. Nestes dias todos se esforçam para acreditar no melhor, mesmo que a volta ao funcionamento se limite aos 32 quilômetros para uso turístico, tanto que, no dia 28 de novembro, quando o apito da locomotiva reformada foi acionado para anunciar a abertura do seminário, mesmo rouco e pouco audível, muitos ferroviários choraram.

De positivo, até agora, já existe a reanimação da Associação dos Ferroviários da Madeira-Mamoré, paralisada desde a desativação da Estrada e que pretende, além de auxiliar nas tarefas de reconstrução, tratar dos interesses de seus filiados, principalmente relembrando velhas questões pendentes. Talvez a principal delas esteja no come-

ço da viagem, distante apenas um quilômetro e meio da estação de Porto Velho, no bairro do Triângulo, o antigo pátio de manobras das composições, hoje tomado por humildes moradias de ferroviários.

Apesar das promessas da Prefeitura de Porto Velho e do governo do Território de que todas as garantias serão dadas aos seus moradores, eles pretendem segurança maior, uma vez que de tempos em tempos são sobresaltados por ameaças de despejos. Para o local as autoridades têm planos de urbanização que não são condizentes com a pobreza de suas casas. Em 1975, o bairro do Triângulo quase desapareceu, só sendo salvo pela resistência de seus moradores, que enfrentaram até mesmo ameaças de violência, demolição e prisões. Agora, a Associação vai tentar conseguir garantia definitiva de que nada acontecerá, ou, caso seja inevitável, de que obterá novas moradias em condições melhores e em lugar de fácil acesso.

Jaci Paraná conta hoje, entre seus poucos mais de cem habitantes, apenas com dois ferroviários: Raimundo de Souza Dantas e Manoel Dias. Para eles, as promessas de reativação parecem distantes. Separados por 90 quilômetros de Porto Velho, a animação de seus companheiros não chega a despertar qualquer motivação.

Manoel Dias acha que "melhor seria se todo mundo cuidasse de lutar para que a gente recebesse os atrasados da paridade, no lugar de ficar pensando nesta bobagem de ver os trens de volta. Será que o pessoal não vê logo que isso não vai passar de conversa fiada, que se deixaram morrer não vai ser agora que

vão fazer funcionar de novo? E que se isso acontecer vai ser só um pedacinho para os grã-finos das cidades grandes passarem de trem?"

O que Dias, um paribano de 64 anos, na região desde 1941, quer dizer com paridade é o pagamento de 80% sobre os salários, restante de 20% conseguidos em 1962 como equiparação aos funcionários em empresas de navegação e estaleiros. Na ocasião foi dado um adiantamento de 40%, mas o pagamento do restante foi suspenso após a Revolução de 1964 pelo então ministro dos Transportes, Juarez Távora.

A isso se seguiu uma demorada e ainda inacabada ação judicial, que muitos ferroviários têm esperanças de reabrir, principalmente com a volta da associação da categoria. Sobre o assunto, resta apenas o apelido — "Oitentão" — ganho pelo prédio da administração da ferrovia, inaugurado em 1966 e construído, como acreditam os trabalhadores na Madeira-Mamoré, com os recursos que cobririam os 80%.

Quase tudo é desolação no percurso abandonado da Madeira-Mamoré. A exceção é Abunã, que, apesar de ter perdido seu hotel e vários prédios, além do poço fechado com entulho — durante o ciclo de destruição que acompanhou a estrada —, sobreviveu com um precário comércio, em função da Companhia do 5º BEC e da balsa que faz a travessia na estrada que liga Porto Velho com o Acre. Exemplo do problema é Mutum-Paraná, que só apresenta certo movimento em algumas épocas do ano, quando o rio Madeira está baixo, por causa do rudimentar garimpo que se instalou em suas ilhas.

## Entre a selva e o ferro-velho

"A Madeira-Mamoré está chegando a São Paulo." Com este título, O Estado de S. Paulo publicou em 4 de julho de 1971 uma reportagem denunciando a venda, para uma siderúrgica de Mogi das Cruzes, do material desativado da "Ferrovia do Diabo". Ignorando o número de mortes e o sofrimento causado pela construção da estrada, os fornos devoravam, em São Paulo, pedaços de locomotivas, sinos, trilhos e todo tipo de equipamentos, em grande parte trazidos da Inglaterra, Estados Unidos e Alemanha. Era o que restava do saque promovido pelos antiquários, que há algum tempo vinham depenando a velha ferrovia.

Denunciada pelo professor Manoel Rodrigues Ferreira, ex-jornalista, engenheiro e escritor, o autor do mais completo livro sobre o assunto — "A Ferrovia do Diabo" —, a venda do material foi suspensa, por ser feita sem licitação pública, mas o saque continuou. Na verdade, a morte da Madeira-Mamoré havia sido decretada desde 1966, quando, por força do Decreto-Lei 58.501, que determinava a extinção de ramais ferroviários com menos de 600 quilômetros e antieconômicos, o 5º Batalhão de Engenharia e Construções, do Exército, com sede em Porto Velho, assumiu o antigo acervo, por intermédio de um convênio entre os Ministérios dos Transportes e do Exército, para iniciar a construção da rodovia ligando Porto Velho a Guajará Mirim, em substituição aos trens.

Às 19h30 do dia 1º de julho, numa cerimônia de muita emoção, na presença de quase todos os antigos ferroviários, muitos dos quais chorando, as antigas locomotivas apitaram juntas durante cinco minutos, despedindo-se da população de Porto Velho depois de 50 anos de serviços no meio da selva.

Norman Johnson, o velho chefe de comunicações da Madeira-Mamoré, chegou ao Brasil em 1929, depois de ter saído de seu país — Granada, na América Central — e ter vivido em Trinidad-Tobago, Cuba e Guiana Inglesa, para começar a trabalhar na ferrovia conservando trilhos e roçando terreno. Hoje, aos 73 anos, pai de ferroviários, um patriarca da comunidade de negros granadenses, barbadianos e cubanos que ainda se comunicam entre si em inglês, hábito transferido aos seus descendentes, "Mestre Johnson" tem, como a maioria dos seus antigos companheiros, um triste depoimento a prestar.

Com a chegada do 5º BEC, comandado à época pelo coronel Carlos Aloisio Weber, atualmente presidente da

Rede Ferroviária Federal, os ferroviários foram, em sua maioria, arrancados de suas funções para trabalhar na construção da rodovia. "A gente, além de ver acabar a nossa maneira de vida, ainda se viu obrigado a trabalhar na construção da estrada, um trabalho que não tinha nada com a nossa vontade, fazendo ordem unida e tudo que os militares exigiam".

A ação dos militares foi decisiva, como se a intenção fosse apagar de uma vez por todas do cenário da região os vestígios da ferrovia. Os arquivos, que hoje poderiam servir para reconstituir a sua história, foram queimados ou jogados no rio Madeira, talvez, como acreditam muitas pessoas ligadas à Madeira-Mamoré, para evitar posteriores questionamentos a respeito da qualidade e volume do material vendido como sucata.

Ao longo da estrada foram destruídas edificações, como depósitos, estações e residências de funcionários, inclusive algumas de grande valor histórico, como as utilizadas pelos engenheiros e técnicos ingleses e norte-americanos. Em Abunã, o meio do percurso entre Porto Velho e Guajará, onde os passageiros pernoitavam, foi destruído um hotel, um dos depósitos e, para desalento dos moradores que lá ainda estão, até o poço de água limpa, que além de servir à ferrovia abastecia as residências, foi atulhado com cascalho e terra, tornando impossível sua utilização.

Guajará-Mirim, o ponto final da ferrovia, tem hoje apenas uma estação, que está sendo transformada em museu arqueológico pelo italiano Cláudio Furlaneto, contratado pela prefeitura local, e uma velha locomotiva colocada na praça em frente.

Abunã só não perdeu a locomotiva que hoje ornamenta sua estação, transformada em depósito de uma companhia do 5º BEC lá sediada, porque o velho maquinista Francisco Linhares, o "Chico Carga Torta", tirou-a dos trilhos e se recusou a cumprir a ordem recebida dos militares de transportá-la para Porto Velho. Lá também ficou uma pequena automotriz, usada pela administração da ferrovia, porque o motor estava defeituoso. Hoje, a "Buda", como era conhecida, está coberta por matos, sob a caixa d'água desativada.

Além disso, o patrimônio da Madeira-Mamoré se resume aos trilhos, salvos de uma outra tentativa de venda em 1979, feita pela Rede Ferroviária Federal, por intermédio da SPHAN e do governo do território, que conseguiram o tombamento da ferrovia como patri-

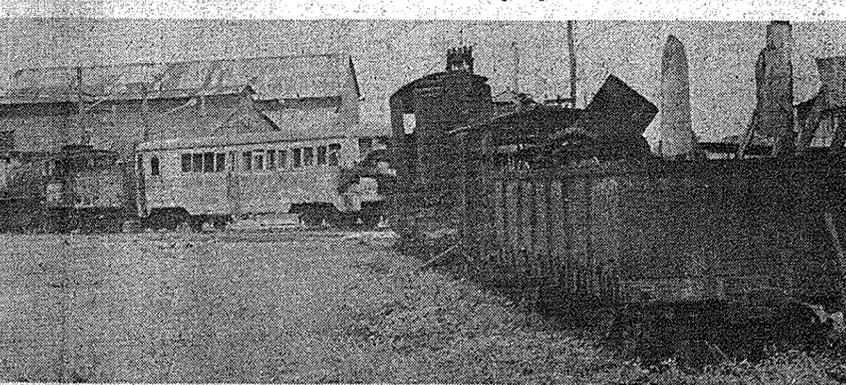
mônio histórico. Também desta vez agiram o velho professor Manoel Rodrigues Ferreira e a Sociedade Brasileira de Preservação Ferroviária, que enviaram ofícios às autoridades e denunciaram aos jornais motivando o tombamento.

Há três locomotivas e seus vagões a serem recuperados, alguns objetos colecionados no Museu Ferroviário, no qual foi transformado a estação de Porto Velho, e uma relativa quantidade de material abandonado e sendo corrido pela ferrugem ao longo do traçado. Em Santo Antônio, ponto inicial de construção da ferrovia, ao lado de bonitas corredeiras do rio Madeira, a estação foi demolida, bem como os depósitos. No entanto, uma imponente construção do século passado, provavelmente erguida pelos ingleses, foi totalmente reconstruída.

Só que o acesso a essa casa está restrito a poucas pessoas, uma vez que um muro digno de penitenciária foi erguido ao seu redor, para garantir o lazer dos parentes e amigos de um comerciante de Porto Velho. Do lado de fora do muro, demonstrando o pouco caso para com a velha ferrovia, estão três locomotivas e dois vagões, inteiramente destruídos e encobertos pela exuberante vegetação da região.

Até mesmo as sete imponentes pontes metálicas, trazidas da Inglaterra para permitir as composições que atravessassem os rios e igarapés, salvas da destruição por serem necessárias à rodovia, estão ameaçadas de desaparecimento. Isto porque, montadas sobre juntas flexíveis, não estão recebendo a conservação devida, como lubrificação e pinturas periódicas, o que favorece a ação da corrosão pela ferrugem.

E por ironia, opondo-se às esperanças dos ferroviários que ouvem falar da restauração, durante os dias em que se realizou um seminário em Porto Velho, militares da Companhia do 5º BEC, que tem sede em Abunã, cortaram com solda elétrica os desvios de manobra do pátio da estação para usar os trilhos como suportes de caixas d'água de suas residências. Isso foi um contraponto à determinação dos antigos trabalhadores, que durante o seminário decidiram, por conta própria, desenterrar um precioso "virador", também importado da Inglaterra, para servir como pátio de manobras na oficina de Porto Velho, onde somente um homem era capaz de manobrar empurrando uma locomotiva. O "virador" também foi alvo da ação do 5º BEC, que o soterrou durante a desativação.



A estação de Porto Velho, onde os trabalhadores recuperam o que restou dos trens

## Nas vilas, o abandono

No outro lado do rio, a história é a mesma. Os povoados bolivianos que surgiram e cresceram em função da Madeira-Mamoré também foram abandonados, como Vila Bela, fronteira à Vila Murinho, de onde partiam dezenas de balsas todo mês para carregar borracha e produtos agrícolas com destino a Porto Velho. Letícia Lhano, uma das poucas moradoras de Vila Bela, tem a sua principal queixa no estado de abandono em que se encontra a outrora concorrida Igreja do lado brasileiro.

Expressando-se com uma mistura de castelhano e português caboclo, ela diz que "se vinha para Vila Murinho para rezar. Tinha imagens de Santa Terezita, Nossa Senhora do Carmo, San Francisco. Hoje, para rezar, eu, meus parentes e as outras duas famílias que moram do lado de lá do rio temos que andar quase uma hora no meio do mato, até a capela do destacamento da Guarda Nacional em Cachoeira Esperança".

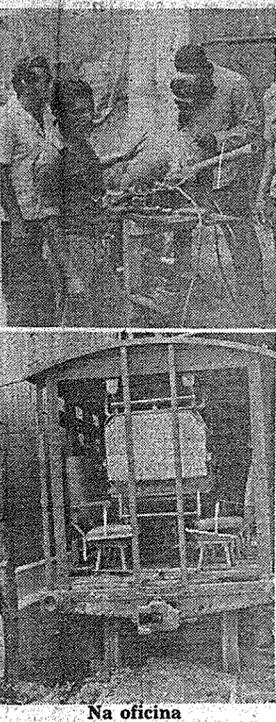
Vila Murinho — como Iata e Sidney Girão — chegou a ser modelo de colônia agrícola mas, hoje, está inteiramente abandonada, e é praticamente administrada por Pedro Alves da Silva, de 64 anos, que veio do Ceará para a região, integrando o Exército da Borracha. Ele, como muitos outros companheiros, evitou o alistamento para lutar na Itália durante a Segunda Guerra Mundial, integrando os contingentes destina-

dos a trabalhar em seringais durante o esforço de guerra.

Depois da desativação da ferrovia, Pedro foi levado para Porto Velho, para ajudar na construção da rodovia que a substituiu, mas foi logo aposentado pelos militares do 5º BEC por causa de um defeito na perna direita, consequência de um acidente sofrido durante o trabalho como guarda de estação. Ele conta como foi o fim da Igreja de Vila Murinho.

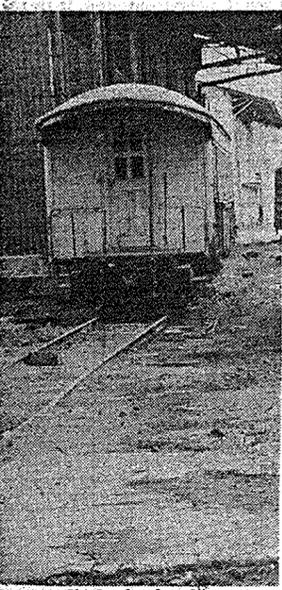
"Isso aqui tinha muita animação. Vinha muito material da Bolívia e o povo daqui produzia muita coisa. Com a abertura da estrada quase todo mundo foi embora, ficando só eu e uns poucos mais, porque para morar em Porto Velho e Guajará nosso dinheiro não dá, não. Aqui a gente planta, eu vou tocando a milha-vendinha e criando meus filhos, que quando ficam maiores se vão também".

"Essa Igreja aqui — acrescenta — tinha muito movimento. O padre vinha toda semana. Depois do fim da ferrovia, o padre, quando veio, foi para levar os santos. Os militares levaram as telhas. Hoje, só os animais entram pelas portas quebradas. Vocês sabem, acabou o dinheiro e sem dinheiro não há quem faça padre ficar. É uma pena mesmo, quando chego a Semana Santa, o Natal e o Ano Novo, e quem ficou por aqui não pode nem mais se reunir para rezar. Até que seria bom o trem voltar. Quem sabe consertam de novo a Igreja".



Na oficina

# Em abril, os primeiros seis quilômetros prontos



Vagão abandonado

A data já está marcada. No dia 10 de abril de 1981, o governo do Território Federal de Rondônia pretende fazer rolar pelos primeiros seis quilômetros da Madeira-Mamoré uma antiga composição, recuperada na quase desativada oficina de Porto Velho. Se tudo der certo, o trem irá até Santo Antônio, um lugar às margens do rio Madeira onde foi iniciada a construção da ferrovia. Dall, as obras continuarão até a Cachoeira do Teotônio, o mais concorrido ponto de lazer dos porto-velhenses.

A rigor, a recuperação dos primeiros 32 quilômetros da "Ferrovia do Diabo" para fins turísticos não chega a ser um problema de difícil solução, uma vez que das 28 locomotivas que funcionavam entre Porto Velho e Guajará-Mirim três podem ser recuperadas, sendo que a primeira já está quase em condições de rodar, graças ao trabalho dos ferroviários chefiados pela engenheira Antônia Lúcia Palliot. Quanto aos trilhos, o reasentamento de pequenos trechos removidos e o realinhamento do restante do traçado de seis quilômetros estão sendo feitos sem maiores dificuldades.

A questão, hoje, especialmente depois do Seminário, está sendo a reativação total dos 360 quilômetros entre Porto Velho e Guajará Mirim. Todos parecem concordar que o uso turístico vai contribuir pouco para uma região

carente em muitos sentidos e que, com a paralisação da estrada de ferro, acabou por ver seus problemas bastante acentuados.

Aluisio Magalhães, secretário da SPHAN, chega a desaconselhar o aproveitamento turístico, por considerá-lo "predatório e capaz apenas de beneficiar a uma elite, sem oferecer uma contribuição social e econômica que o justifique". O governador do Território, Jorge Teixeira, concorda com a prioridade da recuperação do traçado integral, "pela significação que o uso social da Madeira-Mamoré teria para o Território de Rondônia".

Para Silas Schockness, um descendente de barbadiano, dos muitos que vieram da América Central para ajudar a vencer a selva, a reativação da linha "seria até uma questão de justiça, pois a desativação não fez nenhum sentido, tanto pela situação em que deixou seus trabalhadores, quanto pela penúria em que ficaram as localidades por onde ela passava".

Realmente, não faltam argumentos favoráveis. Durante o funcionamento da ferrovia, Porto Velho e Guajará Mirim eram abastecidas com hortifrutigranjeiros produzidos ao longo de seu traçado, especialmente pelas colônias agrícolas de Iata, Sidney Girão e Vila Nova e os distritos de Abunã e Vila Murinho. Hoje, todos esses lugares es-

tão praticamente abandonados, como também o estão Jaci Paraná, Mutum Paraná e tantos outros. Os pequenos produtores da área se transferiram para pontos mais próximos da rodovia construída para substituir o trem, mas sua utilização mostrou-se inviável pelo alto custo do transporte rodoviário e por ser impraticável o trânsito pela estrada nas épocas de chuva.

"O trem levava dois dias, mas chegava. A gente plantava e botava nos vagões para levar para as feiras de Guajará e Porto Velho. Era uma alegria. A gente vivia bem por aqui. Depois, tudo acabou, foi um desmantelamento. Onde havia mais de 100 famílias produzindo, agora há menos de 40 pessoas, que não vão embora porque não têm para onde ir".

"Se a gente, for plantar para levar de caminhão, acaba não ganhando nada, sem falar que no tempo da chuva fica até um mês sem dar passagem. Com o trem não tinha disso, não senhor, era fruta, muito legume, até carvão a gente fazia dava lucro".

Agenor Pereira, cearense, um dos poucos agricultores que permanecem na Colônia Agrícola de Iata, hoje uma paisagem desolada, com poucas casas e as ruínas das instalações da Madeira-Mamoré. Trilhos cobertos pela vegetação, cortando o que foram propriedades desérticas por quem as conheceu

como exuberantes e muito produtivas. Agenos tem poucas esperanças: "Não acredito que tenha alguém com prumo para botar a estrada de ferro funcionando novamente. Como é que a gente pode acreditar que o governo, depois de acabar com tudo, faça isso aqui funcionar novamente, dez anos depois? Se fizerem, as terras estão aqui. Boas como sempre, prontas para produzir. É só trabalhar".

O custo da recuperação é considerado pelo Secretário de Planejamento de Rondônia, ex-prefeito de Porto Velho, Luiz Gonzaga Ferreira, "baixo em relação ao asfaltamento da rodovia", o que terá de ser feito por força de um tratado assinado com a Bolívia na época da desativação. Segundo ele, "cada quilômetro de asfalto fica hoje, em Rondônia, em torno de 32 milhões de cruzados, enquanto o mesmo trecho de estrada de ferro, no nosso caso, que já temos o traçado, não vai custar mais do que seis milhões".

Mas outros fatores acabarão por relegar a "Ferrovia do Diabo" a um plano inferior. Por exemplo, nos dez anos que se passaram desde sua desativação Rondônia explodiu em outro sentido. Hoje, o território não se limita mais ao eixo Porto Velho-Guajará Mirim, cidades que nasceram justamente em consequência do trem.

De 1955 a 1975 a taxa de ocupação do Território, entre essas duas cidades, foi de apenas dez mil pessoas. Nos últimos cinco anos, como consequência da abertura da BR-364, ligando Porto Velho a Cuiabá, quase 200 mil pessoas chegaram de outros Estados. Gaúchos, paranaenses, nordestinos, capixabas fundaram novos municípios, iniciando uma agricultura que tem apresentado claros sinais de prosperidade e uma pecuária que se desenvolve bem, além de inúmeros garimpos, principalmente de cassiterita. Segundo as projeções dos técnicos do Ministério do Interior e do governo do Território, essa população que se localiza às margens da BR-364 será acrescida de outros 300 mil migrantes. Somente o município de Ji-Paraná, com menos de cinco anos de existência, conta com 68 mil habitantes. Guajará Mirim está contido nos seus minguados 18 mil habitantes.

Por tudo isso, a prioridade do Território é o asfaltamento da BR-364, outra que, como a rodovia Porto Velho Guajará, costuma ficar intransitável durante todo o período das chuvas, fazendo com que uma viagem até Cuiabá possa levar até duas semanas. Essa obra tem sido insistentemente apontada pelo Ministério dos Transportes como uma das mais urgentes, mas a falta de verbas até agora não permitiu sua realização.